Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 36 (1910)
Heft: 12

Nachruf: Raoux, Léon

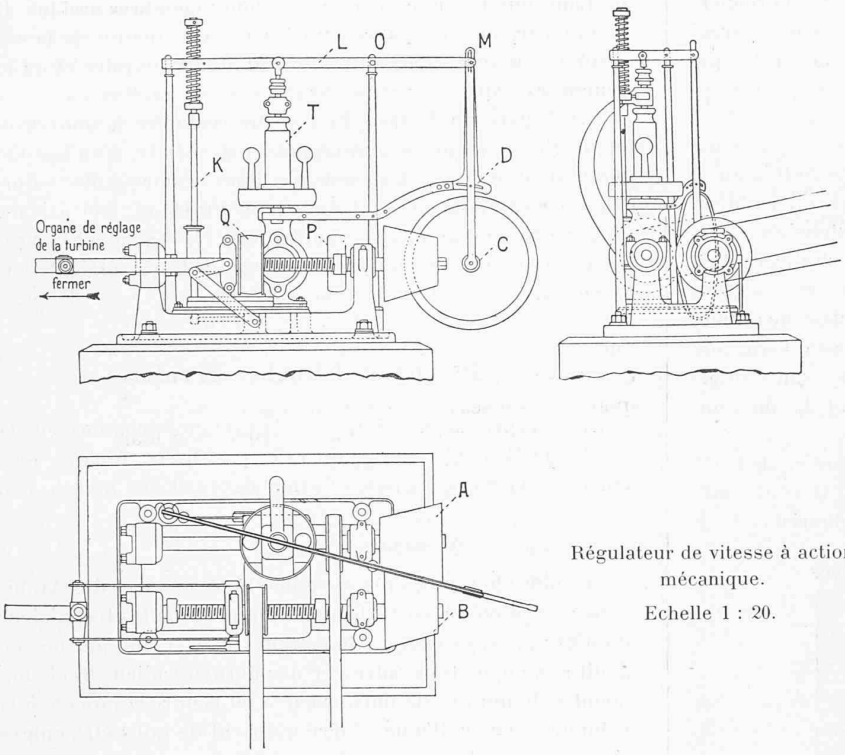
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Régulateur de vitesse à action mécanique.

Echelle 1 : 20.

que), mais le chemin que décrit cet axe est réglé par une plaque de guidage *D*. Ce disque est pris entre deux cônes *A* et *B* identiques actionnés l'un, le cône *A*, par le renvoi, l'autre, le cône *B*, par la friction qu'exerce le disque *C* sur lui. Le cône *A* est ajusté sur un arbre sur lequel est fixé la poulie *P* de telle sorte que la poulie, l'arbre et le cône faisant corps, la vitesse du cône *A* sera toujours celle du renvoi.

Le cône *B* fixé sur un arbre formant vis, à une vitesse angulaire variable, celle-là dépend du point de contact du disque sur le cône. Sur cette vis prend un écrou formant poulie. Cette poulie *N* a le même diamètre que la poulie *P* ; elle aussi est commandée par le renvoi et tourne par conséquent à la même vitesse que le tachymètre et la poulie *P*. Le cône *B* et la vis faisant corps si la vis vient à tourner à une vitesse différente de celle de l'écrou *Q* il s'en suivra un mouvement de translation de l'écrou sur la vis; c'est précisément ce mouvement de translation qui est employé pour commander directement l'organe de réglage de la turbine. Le modèle présenté par notre dessin a une course de 250 mm. mais celle-ci peut être modifiée.

Supposons maintenant que l'appareil sorte de sa marche normale, que la vitesse augmente par exemple.

Le tachymètre s'élevant, fait par contre sortir le disque de sa position normale, et tend à abaisser son axe, mais à peine le disque s'est-il déplacé et son axe est-il descendu quelque peu au-dessous du plan de l'axe des cônes, qu'il est aussitôt attiré vivement plus avant entre les deux cônes. (Un fait très curieux a été prouvé par l'expérience ; il suffit par exemple de placer une pièce de dix centimes au point *M*, dans le but d'abaisser la position du disque, pour qu'il se produise une force d'attraction telle que la main ne peut maintenir en place le disque *C* ; on voit dès lors combien petite est la force requise par ce régulateur.)

A mesure que le disque avance entre les deux cônes, la vitesse du cône *B* diminue, et devenant plus petite que celle de l'écrou, l'écrou se dévisse et ferme la turbine.

Dès que le réglage s'est fait sentir, le nombre de tours du tachymètre diminue et sa position tend à se rapprocher du point neutre, mais avant qu'il l'ait atteint le disque est revenu lui au point neutre et est prêt pour régler à nouveau.

Si c'était le phénomène inverse qui s'était produit, c'est-à-dire si la turbine avait relenti sa vitesse, le tachymètre serait descendu et le disque au lieu de s'abaisser se serait élevé. Le phénomène contraire se serait produit c'est-à-dire qu'au lieu d'être attiré entre les deux cônes il aurait été repoussé, la vitesse du cône *B* aurait augmenté et devenant plus grande que celle de l'écrou, l'écrou se serait vissé, ouvrant ainsi la turbine.

NÉCROLOGIE

† Léon Raoux.

Léon Raoux, dont nous déplorons vivement la mort prématurée survenue le 3 juin 1910, était fils du professeur Edouard Raoux qui occupa de 1846 à 1865 la chaire de philosophie à l'Académie de Lausanne.

Né le 21 octobre 1854, notre regretté camarade fréquenta d'abord les cours de l'ancienne Ecole moyenne puis fit ses études à la Faculté technique, actuellement Ecole d'Ingénieurs de Lausanne. Il en sortit en 1878 avec le diplôme d'ingénieur-constructeur et nous avons encore présents à la mémoire les compliments particulièrement élogieux que lui adressa le Directeur de l'Ecole, Jules Marguet, le jour de la proclamation du résultat des concours.

Sa carrière d'ingénieur fut des mieux remplie. Fort peu de temps après sa sortie de l'Ecole, Léon Raoux, animé de cette belle ardeur qu'il conservera jusqu'à la fin de sa vie, entreprend la construction des routes de Renens à Bussigny et à Ecublens puis s'occupe de l'établissement d'un pont sur la Broye à Moudon. Ces travaux prennent fin en 1881.

Cette même année, la lampe à incandescence Edison et Swan fait son apparition à l'Exposition d'électricité de Paris. Jugeant d'emblée l'immense parti qu'on pouvait tirer d'une si merveilleuse invention, Léon Raoux prend la ferme résolution d'appliquer ce nouveau système d'éclairage à la ville de Lausanne. Il procède le 26 janvier 1882, en compagnie de MM. A. Boucher, ingénieur, Aubert, constructeur, et Jules Cauderay, électricien, à des expériences concluantes devant quelques membres du Conseil d'Etat vaudois et de la Municipalité de Lausanne, puis fonde le 22 avril 1882 la première usine d'éclairage électrique qui ait existé, car jusqu'alors l'invention d'Edison n'avait reçu aucune application industrielle.

Cette usine qu'il installe rue Centrale et qu'il fait actionner par les eaux de Bret comprend des turbines et quatre dynamos Gramme. Avec une puissance de 30 HP., elle assure l'éclairage de plusieurs abonnés dans les quartiers voisins.

Quelques semaines plus tard, le 1er juillet 1882, la Société suisse d'électricité est fondée, Léon Raoux en est le directeur. Il crée en Couvaloup une deuxième usine électrique pour l'éclairage de l'Hôpital cantonal, transforme et développe progressivement l'usine de la rue Centrale.

En 1898, il distribue la lumière en ville par trois réseaux séparés, montés en boucle, desservant plus de 2000 lampes.

Le système d'éclairage appliqué pour la première fois à Lausanne ayant pris, comme on le sait, une extension considérable dans la plupart des villes, ces dernières retirèrent en général les monopoles accordés aux sociétés privées et se chargèrent elles-mêmes de l'installation de l'éclairage public. Lausanne suivit cet exemple et la modeste usine de la Société suisse d'électricité dut céder le pas devant la puissante administration municipale. Elle cessa définitivement de fonctionner en avril 1902.

Pendant vingt ans, Léon Raoux mit au service de cette société tout son savoir, toute son énergie, car il avait conscience du grand progrès qu'il contribuait à vulgariser.

Léon Raoux.

L'industrie de l'éclairage électrique conservera son nom comme celui d'un ouvrier de la première heure, ayant lutté victorieusement contre les mille difficultés du début.

De 1903 à 1908, il tient un bureau d'ingénieur civil à Lausanne et s'occupe notamment de la transformation de l'usine électrique d'Orbe, de projets de lignes de tramways et d'études de concessions hydrauliques.

A partir de 1908, il organise les services industriels de Sierre (Valais) et crée pour cette ville l'usine électrique du Val d'Anniviers au Pont Saint-Jean, sous Vissoye.

Ces travaux étant sur le point d'être achevés, notre excellent camarade est nommé, le 1er juin 1910, ingénieur de la division des chemins de fer au Département des Travaux publics du canton de Vaud.

C'est pour ainsi dire en prenant possession de ce nouveau poste que la mort vint le surprendre, alors qu'il paraissait être en parfaite santé.

Français d'origine, il avait acquis la bourgeoisie de Lausanne en 1902. La Société vaudoise des Ingénieurs et Architectes et la Société des anciens élèves de l'Ecole d'ingénieurs de Lausanne le comptaient parmi leurs membres assidus. Il aimait à fréquenter les assemblées extraordinaires de la société d'étudiants « La Stella » dont il était honoraire et on le rencontrait aussi aux réunions des « Vieux Stelliens ».

La disparition de Léon Raoux sera ressentie douloureusement. Elle nous prive d'un ingénieur de mérite, d'un homme d'initiative, possédant un sens pratique remarquable, séduisant par son entrain, sa bonne humeur et son tact parfait. Elle prive une nombreuse famille d'un chef aimé et vénéré Elle attriste profondément ses camarades, qui étaient tous ses amis.

E. M.

† Dr Edouard Locher-Freuler.

Nous reproduisons ci-dessous le discours prononcé sur la tombe de M. Locher, le 4 juin 1910, par M. *G. Naville,* président de la Société suisse des ingénieurs et des architectes.

Messieurs,

Au nom de la Société suisse des Ingénieurs et des Architectes, et je puis bien le dire au nom de tous les techniciens de notre pays, je viens à mon tour, dans cette journée de deuil pour nous tous, adresser nos derniers adieux à cet ami, membre honoraire de notre société, et rendre hommage à la mémoire de ce collègue vénéré qui vient de nous être enlevé si brusquement.

Ed. Locher dont on vient de faire passer sous vos yeux la vie si bien remplie était un des ingénieurs les plus distingués de la Suisse, et c'est pour nous à la fois un devoir et un honneur de proclamer cela bien haut tout en restant dans les termes que sa modestie bien connue n'aurait pas voulu que l'on dépassât. — Il était vraiment né ingénieur et personnifiait admirablement en lui la profession à laquelle il s'était consacré.

Après avoir débuté dans la mécanique il a été conduit par les circonstances à diriger son activité aussi du côté du génie civil et en particulier des travaux hydrauliques et des constructions de chemins de fer. Pour faire face aux exigences nouvelles de sa carrière, il fut obligé tardivement de compléter ses connaissances théoriques et il n'hésita pas à se rasseoir sur les bancs de l'Ecole en suivant au Polytechnicum quelques cours qu'il jugeait lui être nécessaires.

Dans les différents domaines qu'il a cultivés il a toujours admirablement réussi à s'approprier les connaissances dont il avait besoin et à les faire valoir. Sa forte intelligence, son remarquable sens pratique, son intuition des méthodes et des procédés techniques, unis bientôt à une expérience acquise considérable, firent de lui un ingénieur de premier ordre et d'une grande et légitime autorité.

Son caractère viril et droit, son énergie inaltérable et son excellent jugement, lui avaient acquis la réputation méritée d'un homme sur le conseil duquel on pouvait compter avec une confiance absolue ; aussi était-il constamment consulté dans les cas difficiles par les autorités et les particuliers. — Ceux qui l'ont connu de près et qui l'ont vu à l'œuvre dans sa profession civile comme dans l'exercice de ses fonctions à l'armée, qui l'a compté au nombre de ses meilleurs officiers supérieurs du génie, ont non seulement admiré ses éminentes facultés, mais aussi ont appris à aimer cet homme d'un extérieur froid et réservé, mais d'un cœur excellent et à l'amitié fidèle.